



Apage, Satanas

Muži onemejú, ženám sa podlamujú kolená, slabšie povahy sa prežehnávajú a deti plačú. Takto to vyzerá, keď okolo prejde tento diabol na kolesách. Uwe Gemballa stvoril ďalšie monštrum. **Text: Pavol Serbín, foto: Gemballa**

Po 25 rokoch úprav automobilov Porsche dosiahol Uwe ďalší zo svojich konštruktérskych vrcholov. Už jeho predchádzajúce úpravy klasických supersportov zo Stuttgartu mu okrem peňazí priniesli doposiaľ nespochybnené renomé najnekompromisnejšieho z nekompromisných. Predstavením Gemballa Tornado 750 GTS toto tvrdenie zaklíncoval spôsobom sebe vlastným.

NAJPRV ODTUČNOVAČKA

Základom Gemballa Tornado 750 GTS je civilné Porsche Cayenne Turbo. Začiatok úprav sa niesol v znamení odtučňovacej kúry, kedy hmotnosť Cayenne klesla o viac ako 250 kg, a tým sa začalo rodiť samotné Tornado. Úpravy neboli samoúčelné. Všetky časti pôvodnej konštrukcie boli optimalizované a zosilnené za účelom dosiahnuť čo najmenšiu hmotnosť a zároveň čo najväčšiu torznú tuhosť. Predný nárazník bol predĺžený o 60 mm, zadný o 40 mm. Aerodynamické vylepšenia ukončuje športový difúzor a strešný spojler.

EXCESÍVNY BODYKIT

Je celý vyrobený z karbonu a jeho dizajn bol prísne podriadený produkcii dostatočného množstva prítlaku, aby sa podarilo beštiu udržať na ceste. Aj predná kapota, vzduchové tunely k brzdám a všetky odvetrávacie otvory sú rovnako ako bodykit z uhlíkového vlákna. Cieľom úpravy prednej časti bolo okrem zvýšenia prítlaku i zabezpečenie dostatočného objemu chladiaceho vzduchu pre motor a všetky periférie (intercooler, olejový chladič a brzdy). Ťažko nazvať predný nárazník ináč ako rozdravenou papulou. Ale dizajn bol v tomto prípade podriadený účelu. Rovnako na odvod tepla z motorového priestoru slúžia rozmerné odvetrávacie otvory v novej karbónovej kapote. Na prvý pohľad si možno ani nevšimnete, že kapota motora a predné blatníky tvoria jeden nedeliteľný celok, ktorý sa v prípade potreby odklápa smerom dopredu.

Pri navrhovaní bodykitu Gemballa nedopusť ani štipku pochybnosti o tom, že je Tornado plnokrvný športiak. Okrem rozšírenia a predĺženia siluety kládol dôraz i na

detaily, ako dvojité okrúhle zadné svetlá v karbónových uloženiach a taktiež dvojité koncovky vysokovýkonného výfukového systému so športovými katalyzátormi a celkovo priepustnejším systémom, ktoré boli integrované do zadného nárazníka.

POHYBOVÉ ÚSTROJENSTVO

Rozsiahle modifikácie pohonného ústrojenstva začali zväčšením objemu motora na rovných 5,0 litrov. Nasledovali kované piesty a ojnice a výmena turbosystému za pretekovú modifikáciu. O vážnosti úprav svedčí i taký detail, že len objem plochy medzi chladiča stlačeného vzduchu sa oproti sérii zväčšil o 90 percent!!! Všetky modifikované súčiastky boli precízne nastavené a odladené, aby sa dokonale dopĺňali. K ich zostáudeniu dopomohla i nová dátová mapa v riadiacej jednotke. Výsledok: 750 koní – 552 kW pri 6 400 otáčkach za minútu a gigantický krútiaci moment 1 050 Nm pri 3 200 otáčkach. Štvorkolka akcelerauje z 0 na 100 km/h za 4,3 sekundy a maximálna rýchlosť presahuje 300 km/h... tu nie je čo dodať.

TOTÁLNA PRERÁBKA

Keď už máme jasno vo výkonoch, tak vás určite neprekvapí ani totálne prerobenie podvozka, ktorý ma za úlohu nielen preniesť na asfalt všetok výkon, ale hlavne udržať túto beštiu aspoň ako-tak riaditeľnú. Základom je plne nastaviteľný kit pruženia so zmenou svetlej výšky o 70 mm. Rozsah jeho nastavenia umožňuje podľa výrobcu vyhovieť akýmkoľvek požiadavkám zákazníkov. Ten správny kontakt s podkladom dostali na starosť ultralhké disky GT SPORT 12Jx22 spolu s giganticky širokými pneumatikami 335/25 Z 22. Lahučké disky a pneumatiky (vzhľadom na rozmer, samozrejme) výrazne prispievajú k ovládateľnosti a skvelej odozve auta na akceleráciu a brzdenie.

Keď už sme pri brzdení, vysokovýkonný brzdiaci systém je postavený hlavne na kotúčoch XXL, na ktoré osadili mechanici od Gemballa šesťpiestikové brzdiče vpredu a štvorpiestikové vzadu. Rozmer kotúčov je rovnako presvedčivý ako ich výkon – 420 mm vpredu a 380 mm vzadu.

INTERIÉR

Ako zvyčajne interiér od Gemballa je rovnako pôsobivý ako exteriér. Konštruktér zvolil použitie štyroch samostatných športových sedadiel. Ich výrazné bočné vedenie je zárukou dokonalého vychutnania si jazdy v tomto výkonnom aute. Ak by predsa len ani športové sedačky nestačili, Uwe Gemballa doplnil všetky miesta na sedenie držadlami, ktoré vystresovaným spolujazdcom poskytnú dodatočnú oporu. Osobne mi v interiéri najviac imponuje nová centrálna konzola s inak umiestnenou pákou radenia a harmonicky integrovaným displejom s údajmi ako akcelerácia, priečne zrýchlenie či decelerácia. Celá kabína je navrhnutá doslova v umeleckom štýle plnom kože, karbonu a hliníka, no presne v tom lekárníckymi váhami vyváženom pomere, ktorý odlišuje gýč od umenia. Za toto umelecké dielo si však Gemballa vypýta 400 000 eur... V dobe, ktorú žijeme, je to možno povážlivé číslo, no história podľa mňa ukáže, že kúpiť jedno iba z 50 vyrobených monštier Gemballa Tornado GTS bola dobrá investícia. ■